

# 空港都市区：美国城市化的新模式<sup>\*</sup>

王 旭

**提要：**近年来美国在建造新的机场的时候，对机场建设和周边地区开发进行通盘规划，由此而形成的都市化区域，起点高，整体性强。这是交通运输促进经济发展的第五次浪潮过程中出现的新的城市化模式，是大都市区多中心化过程中的新增长极。从世界航空量逐年递增的趋势看，空港都市区发展前景不可小觑。

**关键词：**美国 城市化 空港都市区

作者王旭，男，厦门大学美国史研究所所长、教授、博士生导师。（厦门 361005）

近年来，美国一些机场的长足发展引起了美国学术界以及商界乃至政界的极大关注，关注的理由是：它有可能代表一种顺应时代发展需要的新的城市化模式，有其可观的发展前景。这样一种全新的现象，对于我们来说，也不乏参鉴意义。

讨论是由丹佛国际机场的建设引发的。1995年竣工的丹佛国际机场是目前世界最新、最大、技术设施最先进的机场。该机场位于丹佛市东北部，占地34500英亩。那里原本是一片空旷的农田，每当暴风雨来临，狂风任意扫荡麦田和农庄的场景司空见惯，但现在，丹佛国际机场及周边地区的爆炸性增长已迫使风向逆转。新机场开工不出几年，那里的地形地貌就发生了彻底的变化：机场道路系统已全部完备，与70号州际高速公路和丹佛大都市区其他部分的道路网联系十分畅达，机场附近的给排水线路也已完善，沿线土地价格不断上涨，很多房地产开发商纷至沓来，它的波浪般玻璃纤维屋顶与不远的落基山衬映下熠熠生辉，新的住宅、饭店、加油站、办公园区、仓储中心、分销中心等，几乎应有尽有，其结果是：一个新的城市初具规模。

美国早年建设的机场，设计思路一般都比较传统，着眼点仅限于机场本身，对机场周围往往没有

<sup>\*</sup> 本文为教育部社科“十五”规划项目系列性研究成果，批准号为：02JA840007。

长远而周密的规划,因而发展到今天,很多老机场都面临改扩建或易地重建的问题。如芝加哥奥海尔国际机场周边空间已用尽,市政府只好准备在该市南部的皮尔托尼市再建一新机场。当然,部分传统型机场经过几十年时间也会逐渐发展为城市,但因其自发性较强,不易实现城市化的最大经济和社会效益。丹佛国际机场接受这个教训,自建伊始定位就不仅仅是一个机场,而是带动区域发展的 CBD(城市中心商业区)。对这个目标的战略性意义,人们有一个认识过程。一位市议会议员清楚地记得当时的情景:“当我们开始建造这个机场时,人们以为我们失去了理智”。市经济开发部主任说,“没人理解它的影响和意义。当时,凡是谈到丹佛国际机场,大多数议题都是:什么时候它会破产。”今天,这些疑虑早已烟消云散。现在,丹佛市经济增长的 25% 都发生在机场附近区域。机场北部一个有 116 年历史的铁路城镇布里顿,在机场动工的前一年颁发的建筑许可证不到 12 个,现在,其数量每年已多达 1000 份。在机场的南部,开发商几乎跟不上对新住房的需求。一家著名房地产开发公司奥克伍德房地产公司建造了 5000 套中档价位的住房,在动工之前就全部售罄,现在每天平均建造住房的速度为 3 套以上,准备 2 年内再建 1.3 万套。看到这样可观的发展前景,丹佛市关闭了原有的斯代普顿机场,并着手建设一条从新机场到丹佛市中心的 15 英里长的机场走廊。但城市规划者们过于关注关闭老机场造成的市中心区附近 4700 英亩土地和一个空军基地和陆军医院所属的 2100 英亩土地的处理问题,一度放缓了这条走廊的建设。后来,他们把这些土地处理和开发与丹佛国际机场联系起来,问题迎刃而解。一份经济研究项目预测,到 2025 年,在丹佛国际机场方圆 300 英里范围内每年的开销将达到 850 亿美元,比 2002 年增长 466%,就业机会将翻番,达到 40 万个,人口增长 66%,达到 50 万。

丹佛国际机场配备了很多新型商业设施,采用了新的经营理念,使人恍若置身市中心商业区。候机大厅成为城市的主街,人们在那里购物、餐饮和就业。对每天来往的旅客来说,机场是他们临时的家和办公地点,对无数其他人来说则是永久性的工作地点。来自世界各地的商界人士则在机场或在机场附近参加会议。购物商城、美食广场和会议中心甚至画廊等市中心商业区的典型设施在这里也应有尽有,它们象城市一样在影响社会和文化。《空中生活:新航空旅行文化的生存》作者、社会学家马克·古迪诺尔这样评价:“我不能说机场就是城市,但机场作为新的城市中心,确实履行了历史上城市中心商业区的重要功能”。机场已成为周边地区经济增长的中心,其地位相当于城市中心商业区之于整个大都市区。丹佛国际机场的这些做法与当前很多机场的新举措不谋而合。BAA USA 是英国一家拥有和运营英国伦敦机场的公司,它在匹兹堡的机场购物区实行“街道价格”,即商品价格不超过周围地区传统的零售商店,以此来化解人们多年来对机场商店价格过高的猜忌,这无形中也使机场购物与城市中心商业区以及郊区的购物商城成竞争之势。匹兹堡机场还有地方购物中心罕见的户外服装连锁零售业的巨擘之一的汀伯兰公司。在丹佛和旧金山的机场举办周期性的艺术品展览,享誉全美的全国航空航天博物馆不久将在华盛顿特区的杜勒斯国际机场开办一分馆。达拉斯——伍茨堡国际机场设有一个酿酒厂和一个品酒厅。在得克萨斯的奥斯汀机场,旅客甚至可以看到现场大型音乐会。

这个新的现象已引起各界人士的极大兴趣,人们纷纷以“航空城”(aviation city)、“机场城”(airport city)、“航空商务聚落”(air-commerce cluster)或“机场聚落”(airport cluster)称呼它,但更为学术界普遍认可的概念是北卡罗莱纳大学克南私营企业研究所所长约翰·卡萨达提出来的“空港都市

Haya El Nasser, *New Cities Springing up around Many U. S. Airports*, USA TODAY, September 25, 2003.

Mark Gottdiener, *Life in the Air: Surviving the New Culture of Air Travel*, Rowman & Littlefield Publishers, Inc. Lanham, MD, 2001.

区”(aerotropolis)。

## 二

现在,空港都市区已成为城市发展的新模式,这个趋势已成定局。下面是其他几个具有典型意义的例子:

美国首都华盛顿特区的杜勒斯国际机场始建于 1962 年,位于弗吉尼亚的劳登县,距市中心 30 英里。当时已有的华盛顿国家机场(现称里根机场)跑道很窄,距离市区和波托马克河太近,没空间发展,确实需要另建一个机场,但是否建在如此远的地点,则有很多不同意见,当地居民甚至把新机场建设揶揄为大而不当的一头“白象”。时隔 20 年后,一条收费高速公路连接杜勒斯国际机场和华盛顿特区里根机场,形成 26 英里的机场走廊,房地产开发才逐渐升温,到 90 年代则进入全方位发展阶段,社会经济效益终于显现出来。这条商务走廊 1970 年就业仅为 5 万,到 1996 年增长到 60 万,增长率达 1100%,而美国同期就业增长率为 59%,劳登县一度成为全国经济增长最快的县,美国在线公司的总部就设在那里。华盛顿空港业务组总裁利奥·谢弗估计 1980 年以来华盛顿地区所产生的 100 万份就业岗位中有 68%是在与机场有方便联系的区域内产生的。

1974 年建成的得克萨斯州达拉斯—伍茨堡国际机场也在其周围释放出开发热浪。机场东南部的拉斯科林纳斯社区,占地 1.2 万英亩,比大多数市中心区都大。该地原本仅作为居住区发展,但一听说建机场的消息,地方政府立即调整规划,战略发展方向改为居住与商业开发。拉斯科林纳斯有 2700 万平方英尺的办公空间,850 万平方英尺的轻工业园区、130 万平方英尺的零售店、旅店和饭店,1.33 万幢独户或多户住宅,其规模足可与达拉斯市中心区相媲美,称其为航空都城名副其实。它吸引了数以百计的科技公司,包括艾博特实验室、AT & T 电话公司、艾克森石油公司、惠普电脑公司、微软公司等,年销售额数十亿美元,已成为带动达拉斯—伍茨堡这两个大城市增长的发动机。

1989 年开工的得克萨斯州伍茨堡联盟机场为私营机场,占地 9600 英亩。这些土地原为罗斯·佩洛(Ross Perot)家族所有,小罗斯·佩洛原是得克萨斯州亿万富翁的儿子,向机场出售如此大面积土地更使他身价倍增,曾作为独立候选人参加 1992 年美国总统大选。现在,在机场附设的商业园区内有 100 多家公司,雇员 2 万多人,有 2800 英亩正在开发为公司宿营地、高尔夫球场、豪华独户住房、高档购物中心和健康护理服务中心等。另有 2300 英亩拟建造价位在 14 万到 30 万美元的住房,其潜在的购房者大部分是工作在机场或机场附近 3 英里范围的居民。贝尔直升飞机公司、联邦快递公司和豪华飞机厂商格尔夫斯特里姆都在那里建造了主要的设施。

2000 年开工的密执安州底特律大都市区机场给这个工业城市增色不少。该机场总投资 12 亿美元,2 年内就完成了 21 项总值达 3 亿美元的工程。机场城本身就是一个高效运行的商业区,带动区域经济增长。至于建设机场费用的来源:62%来自韦恩县发放的债券;25%来自客运设施费;14%来自联邦和州政府的基金,没有化纳税人一分钱!估计每年对地方经济的贡献达 51 亿美元。县政府在底特律机场南部已征用了 1800 英亩土地作为平纳克尔航空园区,该园区将包括一个技术和后勤区,写字楼,18 洞的高尔夫球场和一些零售商店,预计 10 年完成。已经有很多公司和私营开发商购买机

John D. Kasarda, Time - Based Competition & Industrial Location in the Fast Century, *Real Estate Issues*, Winter Issue, 1998/1999.

Michael Brink, Officials Are Trying to Raise a City in the Shadow of Detroit's Airport, *The New York Times*, November 27, 2002.

场附近的土地,房地产开发已经开始。

此外,新墨西哥州的阿尔伯克基国际机场在雄心勃勃地启动一个世界上最大的机场周边开发计划。梅萨德尔索将是一个占地 1.2 万英亩的由轻轨连接的混合开发区。1992 年就已产生了 12.5 亿美元的经济效益。

### 三

空港都市区的兴起绝非偶然,从历史上看,这是一个与经济发展同步出现的规律性现象,属于交通运输促进经济发展的第五次浪潮。在每一次浪潮中,城市化模式都有相应的改变。

第一次浪潮是在海运港口运输时代,构成城市化的起步阶段。世界上最早的大型商业中心都兴起于港口,这一点早在美国历史上的殖民地时期也是如此。当时在大西洋沿岸兴起波士顿、纽约、费城、查尔斯顿等城市,构成带动殖民地社会经济发展的四大经济中心。最大城市波士顿的繁荣主要靠航运业,以致波士顿人有句名言:“条条大路通海边。”城市成为商业和简单工业加工中心,所积累的雄厚的商业资本和初步的手工业基础,为工业进一步发展奠定了基础。同时,城市还通过进出口贸易及为地方服务孕育了一个完善的市场。当然,按今天的标准看,当时城市的规模是微不足道的,属于“步行城市”(Walking City),即城市的各个地点步行即可抵达。

第二次浪潮发生在内河运输时代,是区域城市化阶段。这是由点到面发展的过程,内河运输的改善起了关键作用,在欧美工业革命时期都是如此。19 世纪上半期,美国的交通运输出现不断变革的浪潮,分别形成“汽船时代”、“运河时代”。汽船与运河互补,提高了运输效率,便利了河运贸易,使城市得以向内陆发展,除大西洋沿岸的港口城市外,内陆俄亥俄河和密西西比河沿岸出现匹兹堡、辛辛那提、圣路易斯和新奥尔良等,完善了城市体系。东北部成为美国经济核心区,中西部也奠定了日后发展的基础。当然,在城市空间结构上,居住区与工作区尚未分离,前店后厂的现象非常普遍。

第三次浪潮是铁路运输时代,为城市化的鼎盛时期。铁路铺设开始于 19 世纪上半期,19 世纪下半期更形加快。在东北部形成了稠密的铁路交通网,不仅绝大多数城市都有铁路线相连,而且,在某些大城市之间的铁路线甚至有三四条之多;在西部则铺设了 5 条横贯大陆铁路,总长达 7 万多英里。铁路成了带动经济发展的枢纽,推动工业化向纵深发展。在横贯大陆铁路的沿线,兴起了难以计数的铁路城镇,是美国西部开发过程中最壮观的景象之一。地处东西两大地域中间点的芝加哥成为 11 条铁路的终点站,是全国名副其实的铁路枢纽,进而成为全国著名的重工业中心城市。美国南部最大城市亚特兰大最早也是作为铁路枢纽发展起来的,最初名称为特米纳尔(Terminus,终点站)。铁路带动全国城市化进入鼎盛时期,具体表现是速度快,整体性强,城市空间变化大,以大机器工业为基础的近代工业城市渐居主导地位。人口城市化的比例从 1860 年 19.8% 上升到 1900 年 39.7%,1920 年城市人口占全国人口一半以上,实现了城市化。芝加哥的摩天大楼一度成为城市鼎盛发展的地理界标。大量的通勤、中心商业区、边缘住宅区三大现代城市空间结构要素已具雏形。有轨电车的使用使市内交通运输发生了革命性的变化,促成城市向郊区扩展,到 20 世纪初,有轨电车已伸展到市区以外 5 英里范围。

第四次浪潮是汽车运输时代,是城市化向郊区扩展阶段。1956 年美国联邦政府通过高速公路法,拨款数百亿美元建造贯通全国的高速公路系统。这些高速公路系统建成后,从理论上讲,人们可驱车

有关详情参见王旭:《美国城市史》,北京:中国社会科学出版社,2000 年,此处不赘述。

畅通无阻地从美国东海岸抵达西海岸,所谓畅通无阻,是指一路上没有一个红灯,“经过”沿线城市,而不必穿越市区。到 70 年代中期,美国的高速公路总里程已达 5 万英里。汽车不仅速度较快,更重要的是操作灵活,可以深入到城市和地区的每一个角落,货运门到门,这样,它很快便取代火车,成为货运和客运的主要承载工具。汽车的普遍使用,使人口流动更加灵活,城市的地域范围得以不断扩大,在市区以外的近郊和远郊,又形成很多散在分布的居民点,自此,郊区化开始成为一个有规律性的现象,单核城市向多中心发展,形成大都市区。1940 年,美国将近一半人口居住在大都市区,出现又一个历史性的变迁。随之美国制造业和零售业重心都转向郊区,产业结构的空间布局发生了根本性变化。汽车在城市发展过程中打下了深深的烙印。在某种意义上,没有汽车,就没有今日美国的郊区化。

第五次浪潮就是本文所论及的航空时代,是大都市区进一步向大型化发展阶段。在新科技革命的带动下,航空业发展日新月异。现今美国的出口大约有 54 % 用空运,而 14 年前是 46 %。高科技公司比传统企业对空运的业务要求高 50 %,其分销中心都位于机场附近。全球化、以时间为基础的竞争都将居主流,速度和便捷对新经济来说非常重要,航空商务迅速成为其符合逻辑的支柱。目前,世界贸易总值的 40 % 经过空运,而且这一比例还在稳步增长。在美国,几乎三分之二的货运是经 24 到 48 小时的空中快运完成的。电子商务的出现进一步加剧了以速度为导向的竞争,它与空运业务联系也极为密切。直到 1995 年,在网上进行销售几乎还是零。但到了 1999 年,美国通过互联网上商品销售额已达到 70 亿美元。根据福雷斯特研究院的研究报告,1999 年,通过互联网零售的邮包为 1.66 亿件,其中有 70 % 是通过快递业务。到 2003 年,预计电子零售商年运送量将达到 11 亿件邮包。城市人口和经济活动进一步分散化,大型大都市区优势日益显现,到 1990 年,居住在百万人以上大型大都市区的人口达到全国总人口的一半,构成又一个划时代的变化。这对原有城市结构形成挑战。在多中心的大都市区基础上又出现很多新的经济增长点,空港都市区就是最具典型意义的新模式。机场直接影响的范围是 5 至 20 英里,在这个范围内房地产价值增长速度远远超过一般城市的房地产。相应地,以造船业和汽车业为主的城市让位于飞机制造城市。

#### 四

美国著名未来学家阿尔文·托夫勒 1990 年曾预测,进入 21 世纪后,在经济发展中决定竞争成败一个不容质疑的因素是:“迅者生存”(survive of the fastest)。根据托夫勒的观点,生产高质量低成本的商品当然还很有必要,但仅此两点不足以保证商业成功。随着工业日益重视发展周期的更新、国际资源与销售、灵活的定制化生产和迅速的送达,速度和快捷将成为关键因素。在这里,着重点已从质量和价格转向了速度。约翰·卡萨达认为,“在本世纪,对房地产投资来说,‘三 A’(易达、易达、易达)将取代‘三 L’(地点、地点、地点)。”所强调的实质上还是速度因素。

正如本文前面所言,机场绝不仅仅是飞机起降的地方,机场作为新的城市中心商业区模式通过商务从地面交通向空中交通转移而成为事实。机场成为提供就业、购物、娱乐、商务会议的场所,对社区的回报是国际联系、税收基础、游客数量、建筑就业、高收入的白领就业、零售和商务、地方物资的购买

到 90 年代初州际高速公路系统全部完成。其全部开支达 1000 亿美元,其中联邦政府支付 90 %,各州支付其余的 10 %。

John D. Kasarda, Time - Based Competition & Industrial Location in the Fast Century, *Real Estate Issues*, Winter Issue, 1998/1999.

Traffic Continues to Increase at World's Airport, *World Airport Week*, May, 2000.

Forrester Research, *E- Marketplaces Will Lead US Business eCommerce to \$2.7 Trillion in 2004*, Cambridge, MA, 2000; Jose Gose, *Thanks to E- Commerce, Warehouses Aren't Just for Storage Anymore*, *Barron's*, March, 2000.

Haya El Nasser, *New Cities Springing up around Many U. S. Airports*, *USA TODAY*, September 25, 2003.

量等方面的全面增长,包括当地的开销也将增长。不仅时间性要求强的货物加工和分销设施被吸引到机场,而且机场也成为企业总部、区域分部、专业服务部门集中的场地。它对地方经济的影响有机场本身、机场直接相关经济活动、机场周边地区、对其他经济领域的线型和放射型波纹效应等几个层次。一个对美国大都市区郊区就业增长的分析发现,在机场 4 英里内的区域就业增长速度快于该郊区整体 2 到 5 倍,大多数就业都集中在距机场 15 分钟的距离内。该研究得出结论:“如果城市要在一个日益以速度、便捷、远距离联系为基础的经济中进行竞争,机场就是必须的。”

现有的国际性枢纽机场如纽约肯尼迪国际机场、洛杉矶国际机场、伦敦希斯罗国际机场、巴黎戴高乐国际机场和阿姆斯特丹斯希普霍尔国际机场以及韩国的汉城国际机场、巴西的坎皮纳斯早已是空港都市区中的都市大邑。在美国,甚至稍小一点的专业从事货运的机场如俄亥俄州哥伦布市的里根贝克机场、密执安州韦恩县机场、南加州的安大略机场等也都成为迷你型空港都市区。空港都市区的崛起正在成为一个世界性现象。新建不久的香港国际机场也如异军突起,带动了周边的商业和居住建设。1999 年末,瓦尔特·迪斯尼公司宣布它将其第三个国际主题公园(香港迪斯尼乐园)建在该岛,以利用其国际空港及其便捷的高速轨道和高速公路系统。这个选址与东京迪斯尼乐园靠近成田国际机场、欧洲迪斯尼乐园靠近巴黎戴高乐国际机场的初衷一样,都是看中它们在新时代航空交通的便利。在 20 世纪最后 25 年里,世界航空旅行量每年增长 6%,等于每 10 到 15 年就翻一番。航空客运量在未来的 18 年内,还会翻三番。而中国近年来,航空客运量每年增长率高达 10% 以上。有理由相信,空港都市区在我国大陆的出现也将为期不远。

责任编辑:田明孝

---

Roanne M. Neuwirth, John S. Reed, Glen E. Weisbrod, *Airport Area Economic Development Model*, paper presented at the PTRC International Transport Conference, Manchester, England. 1993.

Trisha Riggs, *Will the 'Aerotropolis' Replace the Metropolis?* In *Today's Real Estate Environment*, Easy - In - Easy Out Is Key Factor, [www.experts.uli.org](http://www.experts.uli.org), April 24, 2004.